

## ⑫実用新案公報 (Y2)

平5-39975

⑤Int.Cl. 5

B 60 T □ 7/10  
G 05 G 1/04

識別記号

厅内整理番号

L 7361-3H  
C 8009-3J

⑪⑫公告 平成5年(1993)10月12日

請求項の数 1 (全4頁)

⑬考案の名称 フロア型パーキングブレーキ操作装置

⑫実願 昭63-36666

⑬公開 平1-138853

⑫出願 昭63(1988)3月18日

⑬平1(1989)9月21日

⑭考案者 杉浦 正基 愛知県豊田市和会町道上10番地 豊生ブレーキ工業株式会社内

⑮出願人 豊生ブレーキ工業株式 愛知県豊田市和会町道上10番地

会社

⑯代理人 弁理士 池田 治幸 外2名

審査官 二宮 千久

1

## ⑰実用新案登録請求の範囲

車両の運転席近傍のフロアに回動可能に設けられた操作レバーと、該操作レバーの先端部に該先端部を被覆する状態で一体的に固着された筒状のグリップと、該グリップの端面から突き出し且つ該グリップ内に押し込み可能に設けられた解除ノブとを備えたフロア型パーキングブレーキ操作装置において、

前記解除ノブの押圧面の中心を前記グリップの軸心よりも前記運転席側へ偏心させたことを特徴とするフロア型パーキングブレーキ操作装置。

## 考案の詳細な説明

## 技術分野

本考案はフロア型パーキングブレーキ操作装置に関するものである。

## 従来技術

従来より、車両の運転席近傍のフロアに回動可能に設けられた操作レバーと、その操作レバーの先端部にその先端部を被覆する状態で一体的に固着された筒状のグリップと、そのグリップの端面から突き出し且つそのグリップ内に押し込み可能に設けられた解除ノブとを備えたフロア型パーキングブレーキ操作装置が提供されている。かかる装置においてパーキングブレーキを解除するに際しては、通常、ブレーキ作動位置に位置する操作レバーのグリップを親指以外の指で引っ掛けた状

態で操作レバーを僅かに持ち上げて親指の先端部で解除ノブを押し込むことにより、操作レバーのパーキングブレーキ解除方向への回動が許容されるようになつている。

## 5 考案が解決すべき問題点

しかしながら、かかるフロア型パーキングブレーキ操作装置において、前記解除ノブの押圧面の中心は、通常、グリップの軸心と略一致させられているため、解除ノブを押圧する親指の先端部はグリップに引っ掛けられた人差指の基部に近接する位置に位置させられるのが普通であり、このような状態で親指により解除ノブを押し込む際にはその親指に力が比較的入り難かつた。したがつて、従来においては、フロア型パーキングブレーキ操作装置のパーキングブレーキ解除操作は必ずしも容易とは言い難かつたのである。

## 問題点を解決するための手段

本考案は以上の事情を背景として為されたものであつて、その目的とするところは、パーキングブレーキ解除操作が一層容易なフロア型パーキングブレーキ操作装置を提供することにある。かかる目的を達成するために、本考案は、前記のようなフロア型パーキングブレーキ操作装置において、前記解除ノブの押圧面の中心を前記グリップの軸心よりも前記運転席側へ偏心させたことを特徴とする。

### 作用および考案の効果

このようにすれば、解除ノブの押圧面の中心がグリップの軸心よりも運転席側へ偏心させられているので、パーキングブレーキを解除するに際しては、その解除ノブの押圧面を押圧する親指をグリップに引っ掛けられた人差指の基部から運転席側へ従来に比べて離隔させ得る。これにより、親指により解除ノブを押し込む際にその親指に力を入れ易くし得て、パーキングブレーキの解除操作を従来に比べて一層容易とし得る。

### 実施例

以下、本考案の一実施例を示す図面に基づいて詳細に説明する。

第3図は本考案が適用されたフロア型パーキングブレーキ操作装置を示す図である。図において、車両の運転席10（第1図および第2図参照）の近傍であつてその運転席10の横のフロア12に固定されたブラケット14には、パーキングブレーキ用の操作レバー16がそのブラケット14を跨いだ状態で軸18により回動可能に取り付けられているとともに、そのブラケット14には軸18を中心とする円弧に沿つて複数の係合歯20が形成されている。操作レバー16の基端部側であつて軸18から所定距離離隔した位置にはパーキングケーブル22が連結されており、これにより、操作レバー16をパーキングブレーキ操作方向（第3図において右まわり方向）へ回動させるとパーキングケーブル22が第3図中左方向へ引き込まれてパーキングブレーキが作動させられるようになっている。操作レバー16の長手方向中間部には一端部に爪部24を有するボウル26が中間部においてビン28により回動可能に取り付けられているとともに、操作レバー16の先端部にはその先端部を被覆する状態で筒状を成す樹脂製のグリップ30が一体的に固着されている。

操作レバー16の先端部内には所定寸法突き出し且つグリップ30により一定限度以上の突出しが阻止された状態で全体として円柱状を成す解除ノブ32が嵌合されており、その解除ノブ32と前記ボウル26の他端部とは連結ロッド34を介して互いに連結されている。解除ノブ32は、それと操作レバー16との間に介挿された圧縮コイルスプリング36の付勢力に従つて突出し方向へ

常時付勢されており、この圧縮コイルスプリング36の付勢力に従つてボウル26はその爪部24が前記係合歯20と係合する回動方向（第3図において左まわり方向）へ常時付勢されている。これにより、ボウル26は、操作レバー16のパーキングブレーキ操作方向への回動に際しては小角度の往復回動を繰り返しつつ爪部24が係合歯20を乗り越えて操作レバー16の回動を許容する一方、爪部24と係合歯20との係合に基づいて操作レバー16の操作位置からの戻り回動を阻止する。なお、操作レバー16は図示しないストップにより戻り回動位置（原位置）が規制されるようになつている。

ここで、本実施例においては、第2図に示すように、前記グリップ30の運転席10側と反対側の肉厚が運転席10側の肉厚よりも従来に比べて所定量厚くされており、これにより、解除ノブ32の軸心O1すなわち解除ノブ32の押圧面38の中心が、第1図および第2図に示すように、グリップ30の軸心O2よりも運転席10側へ寸法しだけ偏心させられている。この偏心寸法Lは、通常、数mm程度の寸法に設定される。これにより、パーキングブレーキを解除するに際しては、前記操作位置に位置する操作レバー16のグリップ30に親指40以外の指を引っ掛けた状態においては、第1図に示すように、親指40の先端部が人差指42の基部から運転席10側（人差指42の先端部側）へ比較的離隔した位置に位置されることとなる。この結果、親指40により解除ノブ32を押し込む際ににおいて、その親指40の動きが自然となつて親指40に力を入れ易くなるため、パーキングブレーキの解除操作が従来に比べて一層容易となるのである。

なお、前述の実施例においては、グリップ30の運転席10側と反対側の肉厚を運転席10側の肉厚に比べて厚くすることにより解除ノブ32の軸心O1（押圧面38の中心）がグリップ30の軸心O2よりも運転席10側へ偏心させられているが、必ずしもそのように構成する必要はなく、たとえば第4図に示すように、解除ノブ44の軸心O1がグリップ46の軸心O2と略一致する場合であつても、解除ノブ44の先端部に運転席10側へ向かつて突き出す突出部48を設けることにより、解除ノブ44の押圧面50の中心O3を

グリップ46の軸心O2よりも運転席10側へ偏心させるようにしても良いし、あるいは、前記解除ノブ32の突出し部分である小径部を操作レバー16に嵌合された解除ノブ32の大径部に対して運転席10側へ相対的にずらしても良いのである。

その他、本考案はその趣旨を逸脱しない範囲において種々変更が加えられ得るものである。

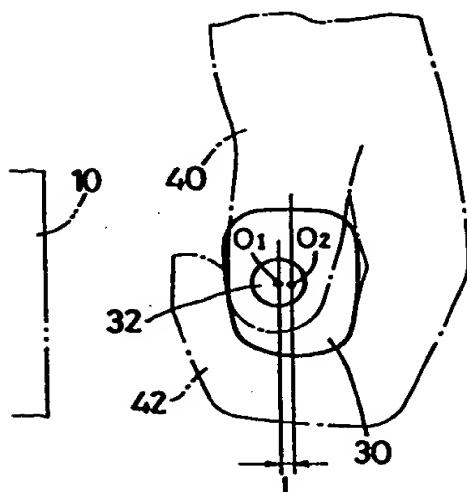
#### 図面の簡単な説明

第1図は第3図の操作レバーのA矢視図の要部拡大図であつて、パーキングブレーキの解除操作

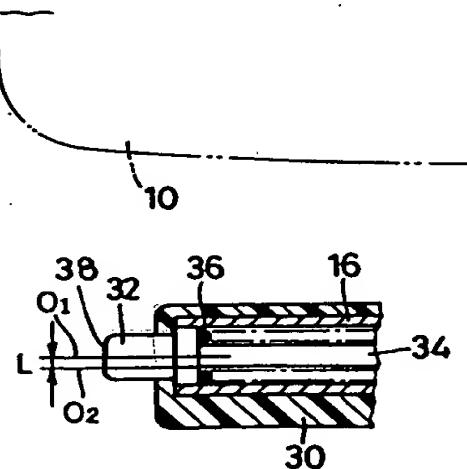
を説明する図である。第2図は第3図のパーキングブレーキ操作装置の平面図の要部を拡大して示す断面図である。第3図は本考案が適用されたフロア型パーキングブレーキ操作装置の要部を示す図であつて、一部を切り欠いて示す正面図である。第4図は本考案の他の例を示す図であつて、第2図に対応する図である。

10……運転席、12……フロア、16……操作レバー、30, 46……グリップ、32, 44  
10……解除ノブ、38, 50……押圧面。

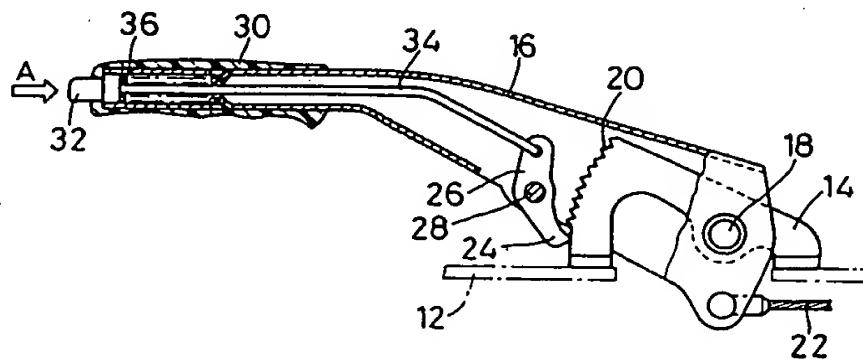
第1図



第2図



第3図



第4図

